

This Page Is Inserted by IFW Operations  
and is not a part of the Official Record

## **BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- ✓ BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning documents *will not* correct images,  
please do not report the images to the  
Problem Image Mailbox.**

公開実用 昭和 58— 130867

A2

19 日本国特許庁 (JP)

11 実用新案出願公開

12 公開実用新案公報 (U)

昭58—130867

51 Int. Cl.<sup>4</sup>  
B 62 D 1 16

識別記号

庁内整理番号  
7053—3D

43 公開 昭和58年(1983)9月3日

審査請求 未請求

(全 頁)

54 ステアリングコラムの支持構造

72 考 案 者 金政孝一

岡崎市橋目町字中新切1番地三  
菱自動車工業株式会社乗用車技  
術センター内

21 実 願 昭57—28632

22 出 願 昭57(1982)3月1日

72 考 案 者 野村明

岡崎市橋目町字中新切1番地三  
菱自動車工業株式会社乗用車技  
術センター内

71 出 願 人 三菱自動車工業株式会社

東京都港区芝5丁目33番8号

74 代 理 人 弁理士 広渡稔彰 外1名

明 細 書

1. 考案の名称

ステアリングコラムの支持構造

2. 実用新案登録請求の範囲

コラムパイプ外周に当接するU字形を成し両側部に車体に固定されるフランジを有するコラムブラケットを備えたものにおいて、上記コラムブラケットを貫通して上記コラムパイプに螺合され同コラムブラケットを同コラムパイプに押し付けるねじ部材と、上記コラムブラケットに形成され同ブラケットにおける上記ねじ部材の貫通孔と同ブラケットの前端縁とを連結しかつ同ねじ部材のねじ部谷径よりも小さい巾を有する溝とを具備したことを特徴とするステアリングコラムの支持構造

3. 考案の詳細な説明

本考案はステアリングコラムの支持構造の改良に関する。

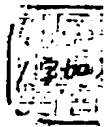
以下、本考案の一実施例を添付図面に従つて詳細に説明する。

692

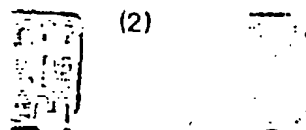
実開58-130867

(1)

図中、符号 2 は図示しないステアリングシャフト  
 を支持するコラムパイプ、4 および 6 は夫々同コ  
 ラムパイプ 2 の外周に当接する U 字形を成し両側  
 部に図示しない車体に固定されるフランジを有す  
 るコラムブラケット、8 は同コラムブラケットを  
 貫通してコラムパイプ 2 に螺合されるねじ部材、  
 10 はコラムブラケット 4 に形成され同ブラケッ  
 トにおけるねじ部材 8 の貫通孔 12 と同ブラケッ  
 トの前端縁とを連結しかつ同ねじ部材のねじ部谷  
 径よりも小さい巾を有する溝である。なお、この  
 ねじ部材 8 は第 3 図に明らかなように軸部と一体  
 のフランジ部 8 a と六角部 8 b との間に小径部 8  
 c が形成され、六角部 8 b を設定トルク以上で締  
 付ける該小径部 8 c からねじ切られるものである。  
 上記構成によれば、車両の衝突等により運転者が  
 図示しないステアリングホイールを介してコラム  
 パイプ 2 に衝撃荷重が作用したときに、該荷重は  
 ブラケット 4 とコラムパイプ 2 との間およびねじ  
 部材 8 に伝達されるワッシャとブラケット 4 との



693



間の摩擦力の他に、ねじ部材 8 がブラケット 4 の溝 10 を押し上げることによつて吸収されるので、該衝撃荷重の吸収量を大きく設定でき、これによりコラムパイプ 2 のキー穴 16 に装着された図示しないキーロック機構がブラケット 4 に衝突する際の所謂底付き荷重を低減できるので、乗員の安全性が向上するという効果を奏する。

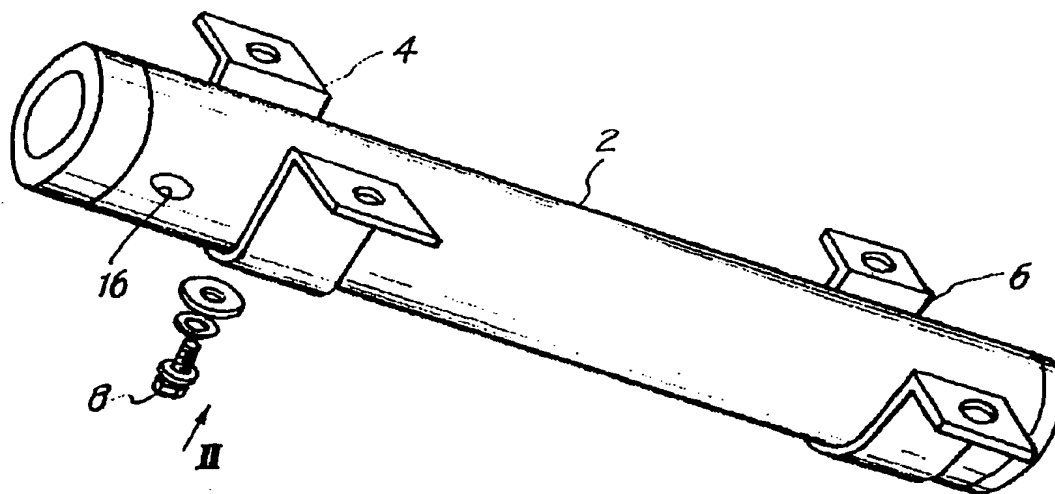
4. 図面の簡単な説明

第 1 図は本考案の一実施例を示す斜視図、第 2 図は第 1 図の矢印 II に沿う矢視図、第 3 図は第 2 図の A-A 線に沿う矢視断面図である。

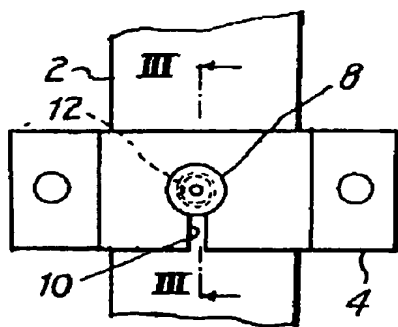
2 … コラムパイプ、                      4, 6 … ブラケット、  
8 … ねじ部材、                      12 … 貫通孔、  
10 … 溝

代理人 広渡禧彰

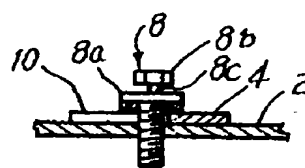
第 1 図



第 2 図



第 3 図



695